

# 特集① 高齢ドライバーの安全運転意識

# いきいきと運転を 継続するために



平成20年中の交通事故において高齢ドライバー（65歳以上）が第1当事者<sup>※1</sup>となった事故件数は平成10年の1.87倍、75歳以上でみると2.75倍となっている。この背景には、65歳以上の運転免許保有者数が10年間で1.86倍に増加したことがある。今回は現在も運転を継続されている高齢ドライバーの方々に生活と運転の関わりや、どのようなことを意識して運転に臨んでいるか聞いた。また、(社)日本自動車工業会が開発した高齢ドライバー向けの交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」の教習所への広がりも紹介する。

「クルマは必需品ですので、ちょっとしたおかしいなと感じたら、すぐに整備士に見てもらい、修理が必要であれば、すぐ直していただきます」と、小柳昭三さん（75歳・埼玉県）は30代で免許を取ってから、建設関係の仕事で毎日、軽トラックを運転。30年ほど前に一度、事故を起こしたことがあるそうだ。「その反省からスピードは控え、一般道路では制限速度を目安に走っています。高速でも100km/hまで。それ以後、事故は起こしていません。交通ルールに従うことで、ヒヤリハットも少なくなりました」。

## 運転を続けたいから 事故は起こさない

「クルマは必需品ですので、ちょっとしたおかしいなと感じたら、すぐに整備士に見てもらい、修理が必要であれば、すぐ直していただきます」と、小柳昭三さん（75歳・埼玉県）は30代で免許を取ってから、建設関係の仕事で毎日、軽トラックを運転。30年ほど前に一度、事故を起こしたことがあるそうだ。「その反省からスピードは控え、一般道路では制限速度を目安に走っています。高速でも100km/hまで。それ以後、事故は起こしていません。交通ルールに従うことで、ヒヤリハットも少なくなりました」。

内閣府の「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査（平成17年度）」によれば、「ほとんど毎日外出する」と回答した高齢者は59・7%と6割近くを占めている。そして、外出する時の交通手段は「徒歩」が57・7%、次いで多いのが「自分で運転する自動車」38・9%であった。こうした活動的な高齢者が増えていることから、本紙は現在も運転を継続されている高齢ドライバー7人の方々に、日ごろの運転、安全運転意識などについてお話をうかがった。

青果店を営む片山光弘さん（77歳・岡山県）は、商品の仕入れや配達でほぼ毎日運転している。仕事のため、できるかぎりクルマの運転を続けていきたいという片山さんも、何よりも事故を起こさないことを心がける。「最も気をつけているのはスピード。制限速度を守り、不安を感じた時はまずスピードを落とします。ゆっくり走ること、気持ち落ち着けて、まわりをよく見ることができるところです。片山さんの町の道路には信号機がほとんど設置されていないため、スピードを出して走っているクルマが少なくないという。「交差点での安全確認はとくに意識して、一時停止標識がある時は必ず止まって、左右を確認しています」。

## 考えごとをせずに 運転に集中する

自営の建設関係の仕事で1トトラックを運転する早川昇さん（71歳・栃木県）も、仕事とボランティアと買い物でほぼ毎日、運転する。「せめてあと10年は運転したいと思います。そのために大切なのは、事故や違反をしないこと」という。しかし最近、標識に気づかないことがあるそうだ。「視野が狭くなっているのかなと考えています。そうしたこともあって、高齢者マークは自己防衛のためにつけています。マークをつけることで、後続車からあおられることが少なくなるような気がしています」。

小柳さんも、1日仕事をして帰宅が夜になる時は、疲れがでてきて運転への注意力が散漫になると感じている。「特に、夜は昼間よりも視野が狭くなります。また、考えごとをした時、ふっと気がつく前のクルマが目前にいたりすることがあります。ですから、考えごとをせず運転だけに集中するように自分に言い聞かせています」と話す。「クルマがないと仕事ができませんで、日ごろから自分の状態を把握し事故を起こさないように注意しています」と、事故防止に万全を期す。

## 運転について 夫婦で話し合う

80歳を超えてなお、「1年365日、毎日のように運転している」のは地域の老人会会長を務める田中政雄さん（83歳・栃木県）だ。老人会の会議や遊びに行く時にクルマを使い、この3年間で10万km走ったそうだ。田中さんにとって運転は元気を保つ秘訣でもある。「クルマに乗ることは、とても良いことだと思っています。日々の景色の移り変わりなど、目に映るものが刺激になり、心を豊かにしてくれます。また、クルマは夫婦円満の絆にもなっている。「妻も免許を持っており、運転しています。お互いが運転するクルマに同乗し、相手の運転で気になる点を言い合い、安全に運転できるように助け合っています」。健康に問題がないうちは、これからも夫婦でクルマの運転を続けていきたいと願う。「以前クルマで通った際に危険だった場所は覚えておき、次に通る時は意識して通行するように努めています」。運転を通して夫婦で助け合うという関係が、田中さんを元気にしている。

7人のなかで最高齢は須永勇さん（84歳・栃木県）。老人会の会合や近所に買い物に出かける時など、週4〜5日は運転する。「家の前に50mくらいの坂道があり、歩くと大変なので出かける時は、ほとんどクルマを利用します」。80歳を過ぎた頃から、長距離の運転や初めて通る道の運転は避けている。5、6年前からは、視力や判断力、注意深さに衰えを感じて、事故を起こさない運転をしたいと考え、「うっかり、スピード、考えごと」という3つの注意を意識して運転しているという。「スピードを出し過ぎたり、考えごとをしながら運転すると事故につながると思います」。さらに夜間や雨の日は、いつもより念入りに周囲の状況に気を配るそうだ。

※1 第1当事者＝交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者



Hondaの交通安全情報紙  
**The Safety Japan**  
Since 1971

8・9  
2009  
AUGUST・SEPTEMBER

●編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
TEL 03(5412)1736  
http://www.honda.co.jp/safetyinfo/  
●編集人：千葉英雄  
※年間購読をご希望の方は、下記までお問合わせください。  
(株)アストクリエティブ 安全運転普及本部係  
TEL 03(3405)1191 E-mail:sj-mail@spirit.honda.co.jp

SJホームページは

### CONTENTS

- 特集① 高齢ドライバーの安全運転意識  
いきいきと運転を継続するために……………①
- 特集② 高齢ドライバー教育  
自治体との連携が進むHondaの高齢ドライバー教育……………③
- 危険予測トレーニング(KYT)／ふらふらしている自転車の行動……………④
- The教材／「レッツ・トライ！交通安全教育」……………④
- SJクイズ……………④
- DOCUMENT EYE (2)
- 街を走る高齢の自転車利用者の行動を観察する……………⑤
- 地域のチカラ／沖縄県の交通安全活動……………⑥
- TOPICS①／Honda交通安全企業セミナー……………⑦
- TOPICS②／キッズデザイン博2009「交通安全ワークショップ」……………⑦
- NEWS REVIEW／第42回二輪車安全運転全国大会……………⑦
- 教育最前線／おんか自動車学校・ドライビングアカデミー……………⑧
- 読者の声……………⑧



倉敷市児島地区老人クラブ連合会交通部長の片山光弘さん

他の方と違って、若い時と今とで運転に違いがあるように感じている。『今も元気なことを、昔から運動神経が良いほうではないと思っている。臆病に運転していたから、運転の仕方がほとんど変わらないのです。もみじマークは、つけると逆に意地悪をされるような気がして、表示していません』。車間距離を十分にとりマイペースでいくと話す。

渡辺倉蔵さん(77歳・埼玉県)は、定年退職後から続けている2カ月に1回の仲間とのゴルフが楽しみ。ゴルフ場まで長距離を運転する以外は、普段は買い物で2日に1度ぐらい運転する。「気をつけていることは、クルマの整備と清掃です。クルマはきれいに乗りたい。クルマを大事に扱うことで、運転にも注意するようになります。最近、信号のないT字路で右折しようとして、左からきたクルマがあつたという間に近づいてきたのでヒヤッとすることがあつた。『きちんと見ていたつもりでしたが、気がつくのが遅れました。前にはなかったことで、これからはこうした身体の衰えを自覚して運転しないといけないと思ひました。高齢者マークはルールですから表示しています。ただし、70歳以上に限定せず、年齢に関係なく安全速度で走っているという意思を示せるマークのほうが、表示しやすいのではないのでしょうか』。若い頃は追い越されるのがいやだったが、今は『どうぞ、どうぞ、お先に』という心境になっているというのは須永さん。小柳さんも同じだ。小柳さんは『若い頃は前車を追い越すことに爽快感も感じていました。しかし、今は逆に追い越されたほうが自分では安全運転をしていると安心することがあります』と語る。7人のお話から、高齢ドライバーは、いきいきとした人生を送るために安全運転を心がけ、安心して運転できる環境をつくり出そうしていることがわかる。

### 「いきいき運転講座」の広がり

昨年7月、アクティブな高齢者の社会参加の実現に少しでも貢献することをねらいに(社)日本自動車工業会は高齢ドライバー向けの交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」(左コラム参照)を開発し、普及を開始した。このプログラムを教習所で自主開催できるように、教習指導員を「いきいき運転アドバイザー」として養成することを目的に、(財)日本交通安全教育普及協会が東日本地区と西日本地区の2カ所で養成研修を行った。

7月10日、倉敷自動車教習所で西日本地区の研修が開催された。研修には、西日本地区(近畿・中国・四国・九州)の自動車教習所12校から26人および地元老人クラブの役員2人が参加。午前中は、「いきいき運転講座」の開発者の一人である鈴木春男・自由学園最学部長による講演。高齢ドライバーの事故の背後にあるものとして、次の5点を挙げた。

- ①意識と行動のミスマッチが事故を招く
- ②過去の経験にとらわれる
- ③身体力も低下する
- ④たくさんの情報を処理することが苦手になる
- ⑤生活に充実感・満足感を持っている高齢者は事故が少ない

さらに、鈴木さんは「仲間づくりも立派な交通安全教育である」と、「いきいき運転講座」を活用することで、高齢者の方々に交通安全を学んでもらうだけでなく、地域の中での仲間づくりを促進していくことも重要だと話した。午後からは(財)日本

### 「いきいき運転講座」の主な特徴

- 高齢ドライバーの方々がリーダーや班長になって、自分たちの力で講座を進行する
- 話し合いを中心にして、いきいきと語り合い、学びあひながら、交通安全力を高める
- 基本的な脳機能向上と交通の危険を察知するための脳機能向上を図る「交通脳トレ」の導入
- 免許のない方も一緒に助手席、自転車、歩行者の立場で参加できる



「いきいき運転講座」について  
お問い合わせ・教材申し込み先:  
(株)コンセプト  
受付時間/11:00~18:00  
(月曜~金曜、祝日を除く)  
TEL: 03-5770-7725 FAX: 03-5770-7726  
また、教材(ビデオ除く)は以下の自工会ホームページからダウンロードが可能。ビデオ(DVD)は自工会が運営する自動車図書館(東京都港区)で閲覧・貸出しを行っている。  
<http://www.jama.or.jp>



(財)日本交通安全教育普及協会の亀田清人主幹から進め方のポイントを聞いた後、各グループの代表者が台本に従って「いきいき運転講座」を実行している様子

交通安全教育普及協会の亀田清人主幹が「いきいき運転講座」の進め方を指導。さらに参加者が4グループに分かれ、各グループの代表者がリーダー役となって「いきいき運転講座」を実践した。

参加者の一人である倉敷自動車教習所・副管理者の村上芳郎さんは、「現在、法定の高齢者講習が行われていますが、すべての方が『何かを学ぼう』とか、身につけようという意識で受講しているとは限りません。また、免許を取り上げられるのではないかと不安を持ちながら、受講される方もいます。そうした方々に、私たちがアドバイスをして、十分に理解していただけない場合もあります。しかし、『いきいき運転講座』は老人クラブなどの仲間と気軽に参加してもらおうことを想定していますから、高齢者の方々もリラックスして臨むことができるはず」と、高齢者に前向きな気持ちで臨んでもらえる点が「いきいき運転講座」の強みだと評価する。「自分たちでテーマを選び、話し合いながら、一人ひとりが自分の問題点に気づき、その解決策まで導き出していくわけですから、受け身の姿勢で学んだことは重みが違います。そこで学んだことは意識の中に残るはず。こうした教育が各地域で浸透

していけば、高齢者の交通事故防止にはかなり効果的だと思います。」

(株)倉敷交通安全教育センター(倉敷自動車教習所の関連会社)事務局長の宮崎一男さんが、「いきいき運転講座」の優れている点の1つとしてあげるのが、資料が充実していることだ。「専門知識のない人でも進行できるように台本まで用意している。高齢者には親切で使いやすいと思います。地域の交通安全センターとして、これから、この教材を地域に広げていきたいと考えています」。宮崎さんは、倉敷市各地区の老人クラブ連合会と協力して、「いきいき運転講座」の普及を計画している。

今回の養成研修には、実際に「いきいき運転講座」を体験したいと、老人クラブ連合会からも参加があった。それが前出の片山光弘さん(倉敷市児島地区老人クラブ連合会交通部長)だ。片山さんは、「安全運転のポイントがわかりやすく学べる教材だと思ひます。単に説明を聞くだけでなく、実際の交通場面の映像などを見ながら、仲間同士で意見交換をするという形式で、気軽に参加しやすいように工夫されています。私たちの老人クラブでも開催を検討していきたい」と語る。片山さんといっしょに参加した佐々江将さん(77歳)は運転免許を持っていないが、「講座には、歩行者や自転車について考える項目も用意されているので、運転に関する知識がなくても参加できることがわかりました」と納得した様子だった。

### 同乗者がいると事故は減る??

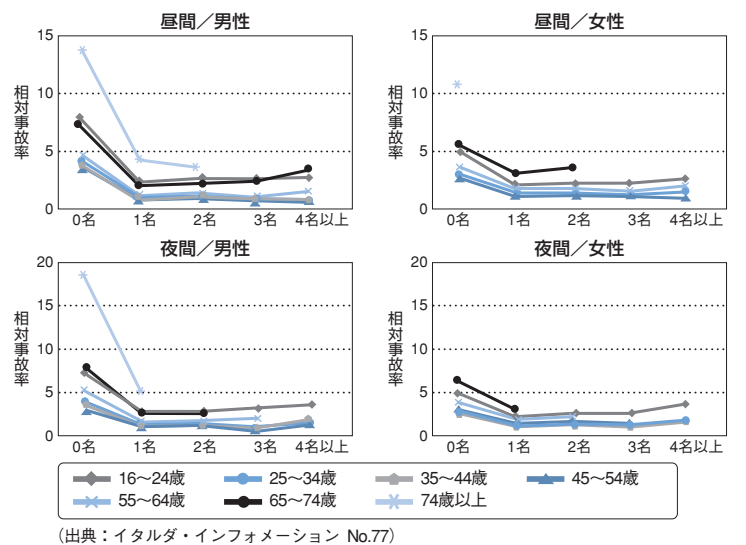
クルマの運転において同乗者がいることが事故防止につながるという調査研究が(財)交通安全総合分析センター(イタルダ)の「高齢者のための安全運転法」同乗者がいると事故は減る?」である。イタルダでは軽自動車を含む普通自動車等を運転中の事故(平成16~18年)を対象に、同乗者の存在と交通事故の関係を分析し、次のような結果をまとめた。

- ①同乗者が存在することで、事故の第1当事者となる率は半以下になる。
- ②女性運転者に比べて、男性運転者の方が、同乗者の事故防止効果大きい。
- ③同乗者の事故防止効果は、対自転車事故で最も大きく、車両単独事故では小さい。
- ④年齢層別の相対事故率をみると大きな差があるが、同乗者の事故防止効果(相対事故率の比)は運転者の年齢層によらずほぼ同じである。
- ⑤同乗者の事故防止効果の理由には、同乗者による認知能力での運転支援や、同乗者が存在することで運転が慎重になる等が考えられる。

75歳以上の運転者でも同乗者1名の場合の相対事故率は、同乗者なしの55~64歳や65~74歳の相対事故率よりも低い。同様に、65~74歳の運転者では同乗者が1名いると、若い運転者の同乗者なしの相対事故率よりも低くなる(図1参照)。

(出典:イタルダ・インフォメーションNo.77)

図1 運転者の年齢層別・同乗者数別相対事故率(平成16~18年、普通・軽乗用、シートベルト着用、私用目的。データの信頼性を確保するため、相対事故率算出の際に分母となる駐停車中の追突事故の第2当事者数が100以下については省略)



※2 相対事故率=第1当事者となった運転者数を、駐停車中の追突事故の第2当事者となった運転者数で除した値。駐停車中車両への追突事故の発生率には、追突される車両の運転者属性(男女別、年齢層等)の影響はほとんどないと考えられる。そして、駐停車中に後続車から追突される頻度(第2当事者となる件数)は、当該運転者属性グループの運転頻度に比例すると考えられる。

特集② 高齢ドライバー教育

# 自治体との連携が進む Hondaの高齢ドライバー教育



栃木県「しあわせ高齢ドライバースクール」

65歳以上の高齢ドライバーによる交通事故は、10年前の2倍近くに増加している。こうした状況を受け、栃木県や静岡県では、Hondaの交通教育センターと連携し、高齢ドライバー向けの交通安全教室を実施している。自治体は高齢ドライバーの交通事故防止のために、Hondaの高齢ドライバー教育をどのように活用し、受講者に何を伝えようとしているのか。栃木県と静岡県の取組みを紹介する。

## 高齢ドライバー自らが自分の運転に気づく

高齢者の免許保有者数が年々増加していることにもない、栃木県では、高齢ドライバーが加害者となる事故が増加傾向にある。そのため、今年、アクティブセーフティトレーニングパークもてぎで「しあわせ高齢ドライバースクール」を実施することにした。各市町村が、65歳以上の高齢ドライバーに参加を呼びかけ、7月7日から2月24日の期間に30回、合計約300名を対象に行われる。

このスクールは、ホンダが全国の交通教育センター（もてぎ、埼玉、浜名湖、鈴鹿、熊本）で実施している「ホンダ健康ドライブスクール」のカリキュラムを採用している。「自分の運転行動を客観的に振り返る（自己観察法）」「気づきを促す」ことなどが特徴だ。

スクールでは実際に受講者が運転する様子が撮影され、同時に速度や一時停止線の通過状況などが記録される。そ



運転している様子を撮影した映像を振り返る

### 「しあわせ高齢ドライバースクール」の内容

- オリエンテーション
  - ・健康ドライブ体操
  - ・自己診断・・・受講者自身が、普段の運転を自己評価し、自分で考えている運転時のイメージを確認。
- 実技走行
  - 受講者がコースを走行。その様子を、車載カメラ及び車両に設置したセンサーにより記録する。
- 実技走行の振り返り
  - 実技走行時の映像から、自分の運転時の目の動き、ハンドル・アクセル・ブレーキの操作、一時停止状況などを確認。自己の運転行動を客観的に振り返り、自分の持つイメージとの差異や問題行動に気づく。
- 危険予測トレーニング
  - 動画KYT<sup>※2</sup>や教材の危険予測トレーニングシートを使い、受講者同士が話し合いながら危険予測能力を高める。
- 確認走行
  - 学習結果を踏まえ、再度コースを走行し、運転行動の改善をチェックする。
- まとめ
  - 教材を配布し、日常生活で行う気づきを促す学習を紹介。

の映像は、後で教室に戻って振り返る。例えば、一時停止場所を通過する際の映像を確認すると「止まったつもりだったのに、しっかり止まっていなかった」など、受講者自らが問題行動に気づく姿が見られる。そこで、インストラクターが「では、ここではどのような運転をすべきなのでしょう」と質問する。受講者は、「もし横からクルマが来ていたらぶつかって止まってもいいです。まず停止線で止まってもいいです。見落としを防ぐために、これを、必ず完全に止まった状況で行ってください」とアドバイスし、受講者の安全運転への意欲を喚起する。

栃木県県民生活部くらし安全安心課交通安全担当主査の大垣浩二さんは「これまでの高齢者向けの交通安全教室は、その場限りの体験、知識の教え込みになりがちでした。そこで、自分で気づき改善するカリキュラムに転換する必要があります」と感じ、このスクールを採用しました」と、高齢者の運転行動の変容につながることを期待する。「生



動画KYTを使った危険予測トレーニング

活の中でクルマを必要とする高齢者に、スクールで事故防止のポイントに気づいていただき、これからの安全かつ快適な運転を継続してほしいと思います。」

## 事故実態に合わせた交通安全教育

静岡県では、高齢者事故を防止するため、「高齢者事故ストップ作戦」を実施している。今年はその中の1施策として、Hondaの交通教育センターレインボー浜名湖を含む2施設にて「プロに学ぶセーフティ体験講座」を開催。この講習は、高齢ドライバーはもろろん、運転免許を持たない高齢者も対象となっており、県内の市町や高齢者団体等を通じて参加者を募る。

講習を実施する背景には、交通事故の全死者数のうち高齢者が占める割合が約4割という状況が続いており、なかでも道路横断中の事故が多く、また、65歳以上の高齢ドライバーが原因となる死亡事故が年々増加傾向にあるといった県内の交通事故状況がある。

そのため講習は高齢者の事故実態に合わせた内容となっている。例えば、横断中の事故に焦点をあてた「安全な道路の通行と横断」では、道路をまっすぐ横断するのとななめ横断では、そ



信号が点灯したら急制動をかけ、反応時間を確認する



静岡県「プロに学ぶセーフティ体験講座」

参加することで、高齢者が「驚き」「発見」といった気づきを通して、交通安全を自分の問題として意識し行動を変え、きつかけとなってほしい」と話す。

静岡県県民生活局くらし交通安全室主査の良知淳子さんは、Hondaの交通教育センターが持つ高齢者向け交通安全教育のノウハウが、高齢者自身の交通安全行動を見直すきっかけになると考え、昨年からの講習を実施しているという。「昨年は、高齢者事故の多かった10市町の高齢者を対象に行いました。以前の講習と比べ、こちらのニーズを的確にとらえた内容の講習プログラムを企画していただいたので、効果的な内容と考えています。この講習に参加することで、高齢者が「驚き」「発見」といった気づきを通して、交通安全を自分の問題として意識し行動を変え、きつかけとなってほしい」と話す。



ななめ横断の危険性を検証する

### 「プロに学ぶセーフティ体験講座」の内容

- オリエンテーション
  - 研修の諸注意と心構えづくり
- 交通事故の実態について
  - 高齢者の交通事故実態を知る。
- 安全な道路の通行と横断
  - ・道路の横断にかかる時間やクルマの制動距離を計測し、ななめ横断の危険を確認する。
  - ・色彩の影響と反射材の効果を検証し、夜間の視認性を知る。
- 反応体験
  - 運転免許を持つ受講者が実際にコースを走行し、信号の点灯を認知したら急制動をかける体験を行い、反応時間の確認と人間の視覚の限界について知る。
- まとめ
  - ・講習を振り返り今後の運転行動の変化への動機づけをはかる。
  - ・エコドライブと安全運転について知る。

※1 自己観察法＝東北工業大学の太田博雄教授らが（財）国際交通安全学会などで研究成果を報告している手法。自分の運転をビデオで録画して観察し、「我が身振り返り、我が振り返り」手法。  
 ※2 動画KYT＝実際に起こりうる危険場面をコンピュータグラフィックスによる動画で再現。どの場面でもという危険を感じたか、危険を招かないためにはどうすればよいかなどを指導者と一緒に振り返り、KYT（危険予測トレーニング）を行う。